



发现了问题，来自美国保赔协会。

船长的尊严因事故而受损！

《国际海上避碰规则》

描述

一艘巴拿马型的散装货船在离港时似乎失去了方向。由于担心出现最坏的情况，船长迅速释放了危险声号，提醒附近所有的船只。船上的领航员立即呼叫援助，四艘拖轮迅速赶来帮助该船。拖轮

将该船操纵到一个安全的锚地，以便查明和纠正转向故障。当地政府要求两艘拖船待在该船旁作为预防措施。

此后，当地港口管理部门和一名船级社验船师登上该船，调查该事件。转向系统制造商的一名技术代表也被派往该船。

然后，船员们发现，在船桥上的老式模拟舵角指示器中，一个固定箭头的小螺丝已经退了出来，以至于指示器箭头松动，似乎被卡在了一个方向（向下）。转向系统实际上是正常工作的。

好吧，那是有点尴尬！

船桥未能从视觉上认识到该船确实在转弯并按预期对舵作出反应。他们也没有使用电子海图显示和资讯系统（ECDIS）来验证船舶是否按预期转向。此外，转向后，没有联系相关的人确定舵的方向，验证转向系统是否工作，或手动控制转向系统。



《国际海上避碰规则》第5条：瞭望

每艘船在任何时候都应通过视觉和听觉以及所有适合当时情况和条件的可用手段保持适当的了望，以便对情况和碰撞的危险进行全面评估。

实际损失

拖轮、领航员（再次）、下水和舵机专家的实际费用超过了74,000美元，该船被延误了3天，在此期间，该船被租家停租。不用说，船长的尊严也因这一事件而受损。

潜在损失

船桥驾驶人员的不良反应可能会使一个尴尬的局面变得更糟。船桥驾驶人员确信这是一个紧急情况，可能采取了极端的行动，如在船舶速度超过有效限度时抛下锚。该船可能会在航道外行驶或摆动，可能会影响到其他交通或搁浅。



发现了问题

船长的尊严因事故而受损！
《国际海上避碰规则》

四月 2022



预防

- ★ 你的船上是否进行过转向失败演练？轮机和驾驶人员是否参与？这些演练是否符合实际？
- ★ 在你的船上是否讨论过实现和保持符合《国际海上避碰规则公约》第5条“瞭望”的要求？
- ★ 《国际海上避碰规则》第5条中的“所有可用手段”是什么意思？

当你在他人受伤前就发现了风险...

当你在坏事发生前就解决了问题...

当你使用“所有可用的手段”，而不是仅仅依靠一个系统来显示一个问题或一个危险情况的发展...

这很不错.
这很不错.

这也很不错!



美国保赔协会特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 对本档作出的贡献致以诚挚的谢意。



American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

Shipowners Claims Bureau, Inc., Manager

New York

tel +1 212 847 4500 fax +1 212 847 4599
email info@american-club.com web www.american-club.com

Houston

tel +1 346 223 9900
email claims@american-club.com

Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.

London

tel +44 20 7709 1390
email claims@scb-uk.com

Shipowners Claims Bureau (Hellas), Inc.

Piraeus

tel +30 210 429 4990 fax +30 210 429 4187
email claims@scb-hellas.com

SCB Management Consulting Services, Ltd.

Hong Kong

tel +852 3905 2150
email hkinfo@scbmcs.com

SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.

Shanghai

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6100
email claims@scbmcs.com